



# Verband Region Stuttgart

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage

Juni 2018

**© FGW Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH**

N7, 13-15 · 68161 Mannheim  
Tel. 0621/12 33-0 · Fax: 0621/12 33-199  
info@forschungsgruppe.de  
www.forschungsgruppe.de

August 2018

Amtsgericht Mannheim HRB 6318  
Geschäftsführer: Matthias Jung · Andrea Wolf

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Verbundenheit der Bevölkerung</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Lebensqualität in der Region</b> .....	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Positives und Negatives sowie Probleme in der Region</b> .....	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>Individualverkehr und Öffentlicher Nahverkehr</b> .....	<b>16</b>
<b>5.</b>	<b>Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität</b> .....	<b>20</b>
<b>6.</b>	<b>Umgang mit Freiflächen und Akzeptanz von Windrädern</b> .....	<b>22</b>
<b>7.</b>	<b>Wohnungsmarkt und Internet</b> .....	<b>24</b>
<b>8.</b>	<b>Der Verband Region Stuttgart</b> .....	<b>26</b>
	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>28</b>
	<b>Methodisch-Statistische Anmerkungen</b> .....	<b>29</b>

## Vorbemerkung

Im folgenden Bericht sind die Ergebnisse der Studie „Verband Region Stuttgart“ textlich und grafisch aufbereitet. Soweit nicht anders dargestellt, basieren die Ergebnisse auf 1309 Interviews.

Die Ergebnisse sind in Prozent angegeben.

Infolge von Rundungen kann es in den Grafiken zu Summenabweichungen kommen. Differenzen in den Grafiken und im Text beziehen sich immer auf die Studie: „Verband Region Stuttgart“ aus dem Jahr 2013.

Der Verband Region Stuttgart umfasst:

- den Landkreis Böblingen
- den Landkreis Esslingen
- den Landkreis Göppingen
- den Landkreis Ludwigsburg
- den Rems-Murr-Kreis
- die Stadt Stuttgart

Ein Hauptaugenmerk bei der Analyse liegt auf der Ausprägung Verkehrsraum. Dieser unterteilt sich in drei Kategorien:

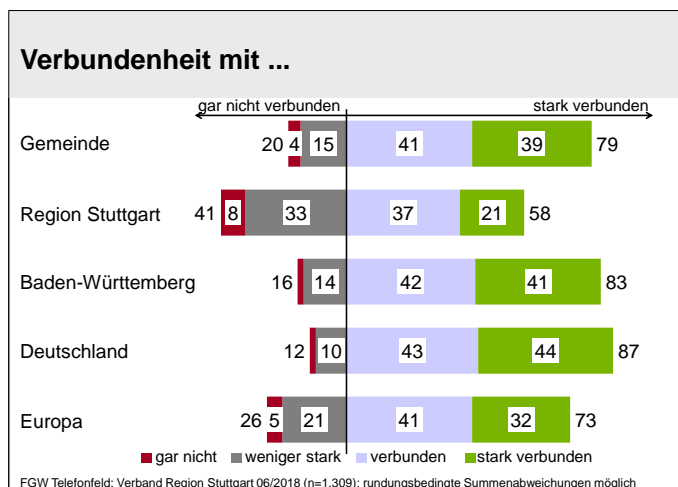
Kernraum: Gemeinden am Stuttgarter Stadtbahnnetz

erweiterter Kernraum: Gemeinden am S-Bahnnetz

Großraum: Gemeinden am Regionalbahnnetz und ohne Bahnanschluss.

# 1. Verbundenheit der Bevölkerung

Befragt nach der Verbundenheit mit der Gemeinde, in der man wohnt, mit der Region, dem Land Baden-Württemberg, Deutschland und Europa, so fällt wie schon vor fünf Jahren die Verbundenheit mit Deutschland am größten aus. Mit geringem Abstand folgt die Verbundenheit mit Baden-Württemberg, der Gemeinde und Europa.



Die Verbundenheit mit der Region Stuttgart ist zwar im Vergleich mit den anderen geografischen Einheiten am geringsten ausgeprägt, aber in der Mehrheit der Bevölkerung verankert.

## Verbundenheit mit der Gemeinde

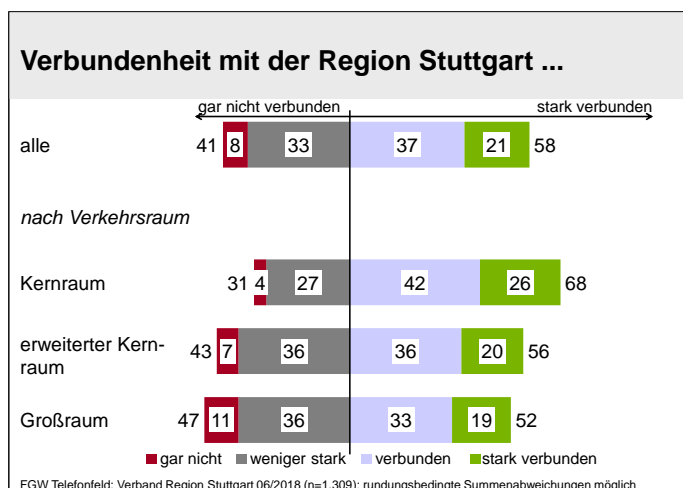
39% und damit genauso viele Befragte wie 2013 fühlen sich ihrer Gemeinde stark verbunden. Weitere 41% (2013: 43%) antworten mit „verbunden“. 15% (2013: 14%) geben an, ihrem Wohnort weniger stark verbunden zu sein und nur 4% fehlt jegliche Verbundenheit mit ihrer Gemeinde (2013: 4%). Wie stark sich die Befragten mit ihrer Stadt oder Gemeinde verbunden fühlen, ist dabei unabhängig von der Gemeindegröße und dem Verkehrsraum – durchgängig jeweils mehr als drei Viertel geben an, sich (stark) verbunden zu fühlen mit der Gemeinde, in der sie leben. Dagegen spielen sowohl das Alter der Befragten, wie lang jemand schon in der Region wohnt und ob er oder sie in Miete oder Eigentum lebt, eine gewisse Rolle. So fühlen sich die unter 40-Jährigen weniger stark mit ihrem Wohnort verbunden als die über 40-Jährigen. Je länger die Befragten in der Region wohnen, desto verbundener sind sie mit ihrer Kommune: Nur 6% derjenigen, die in den letzten fünf Jahren zugezogen sind, äußern eine starke Verbundenheit, bei den Befragten, die zwischen elf und 20 Jahren dort wohnen, sind es 22% und bei Menschen, die schon immer in der Region leben, spricht fast die Hälfte (45%) von einer starken Verbundenheit zu ihrem Wohnort.

## Verbundenheit mit der Region

Eine (starke) Verbundenheit zur Region Stuttgart äußern 58%. Damit gibt es auch bei dieser Frage eine hohe Konstanz. Im Detail fühlen sich 21% (2013: 19%) mit der Region stark verbunden, 37% (2013: 40%) verbunden, ein Drittel (2013: 32%) identifiziert sich weniger stark und 8% (2013: 8%) nicht mit der Re-

gion. Auch in diesem Zusammenhang ist das Alter der Befragten ein nicht unwesentlicher Einflussfaktor, spielt aber eine geringere Rolle als bei der Verbundenheit zur Gemeinde.

Von größerer Bedeutung ist bei dieser Frage, welcher Verkehrsraumkategorie der Wohnort zugeordnet ist.



Mit der Nähe zu Stuttgart steigt die Verbundenheit zur Region: 68% der Befragten, die im Kernraum wohnen, zeigen eine (starke) Verbundenheit zur Region, im erweiterten Kernraum sind das 56% und im Großraum 52%. Umgekehrt sprechen 11% der im Großraum lebenden Befragten von keiner Ver-

bundenheit zur Region, bei den Befragten im Kernraum sind dies nur 4%. Auch die formale Bildung spielt an dieser Stelle eine Rolle: Die Verbundenheit zur Region nimmt mit höherem Bildungsabschluss zu.

### Verbundenheit mit Baden-Württemberg und Deutschland

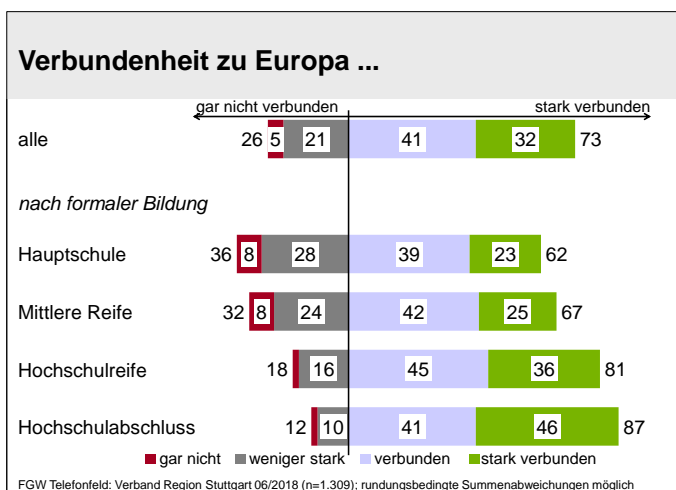
Bei Verbundenheit mit Baden-Württemberg ist nach wie vor hoch, im Vergleich zu 2013 gibt es nur marginale Veränderungen im Detail. 83% in der Region identifizieren sich mit ihrem Bundesland, 41% fühlen sich stark und 42% verbunden. Die Verbundenheit mit dem Bundesland steigt mit zunehmendem Alter, 74% der unter 30-Jährigen identifizieren sich mit ihrem Bundesland, bei den ab 60-Jährigen sind es 89%. 92% der Befragten die sich mit der Region verbunden fühlen, fühlen sich auch mit Baden-Württemberg verbunden, bei Befragten mit geringerer oder keiner regionalen Verbundenheit sind es 71%. Auch die Wohndauer in der Region hat Einfluss auf die Verbundenheit mit dem Bundesland.

Auch die Verbundenheit mit Deutschland ist sehr konstant: 87% fühlen sich verbunden, 44% davon stark. Diese hohe Verbundenheit zieht sich durch alle Alters- und Bildungsgruppe und ist unabhängig von den verschiedenen Faktoren.

## Verbundenheit mit Europa

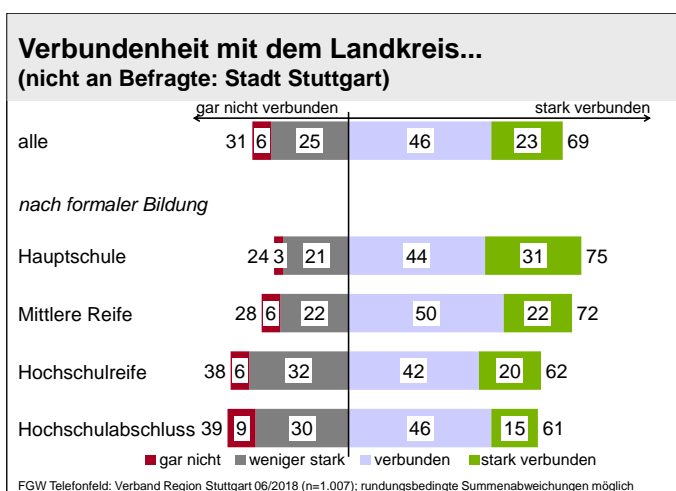
Bei keiner der anderen Kategorien gibt es im Vergleich zu 2013 so deutliche Veränderungen wie bei der Frage nach der Verbundenheit mit Europa. Aktuell geben 73% an, Europa stark verbunden zu sein, 2013 waren es 64%. Knapp ein Drittel spricht dabei von einer starken (2013: 25%) und 41% von einer Verbundenheit zu Europa (2013: 39%).

Je höher die formale Bildung, desto stärker die Bindung zu Europa. 87% der Hochschulabsolventen identifizieren sich mit Europa, bei den Hauptschulabsolventen sind es unterdurchschnittliche 62%. Auch nach Gemeindegröße unterscheiden sich die Einschätzungen: 82% der Stuttgarter fühlen sich Europa verbunden, in den Städten und Gemeinden über 20.000 Einwohner sind es 72% und in den Städten und Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern 69%.



## Verbundenheit mit dem Landkreis

Alle Befragten, die nicht in der Stadt Stuttgart wohnen<sup>1</sup>, wurden auch nach ihrer Verbundenheit mit dem eigenen Landkreis gefragt. Diese fällt mit 69% höher aus als dies bei der Region der Fall ist und geringer als mit der Gemeinde. Gegenüber 2013 (66%) gibt es kaum Veränderungen: 23% (2013: 19%) äußern eine starke, 46% (2013: 47%) eine Verbundenheit mit ihrem Land-

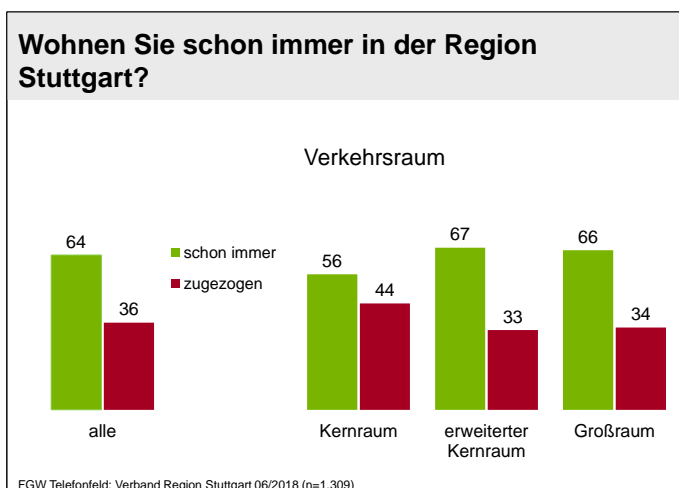


19%) äußern eine starke, 46% (2013: 47%) eine Verbundenheit mit ihrem Land-

<sup>1</sup> Die Frage wurde nicht gestellt an diejenigen, die bei 0b. angaben, dass sie in Stuttgart wohnen. Die Fallzahl beträgt deshalb n=1007.

kreis. In den Altersgruppen ist diese bei den 40- bis 60-Jährigen am stärksten. Deutlich ist der Unterschied zwischen Zugezogenen und Alteingesessenen: 73% der schon immer in der Region Wohnenden identifizieren sich mit dem eigenen Landkreis, bei den Zugezogenen sind es 61%.

### Wohndauer in der Region



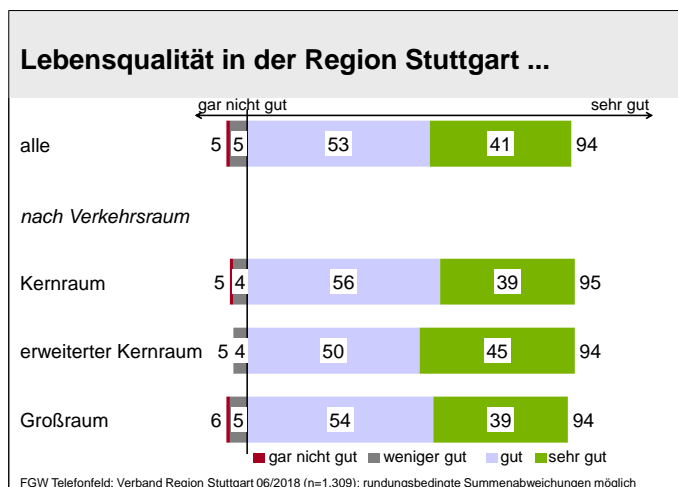
Wie schon vor fünf Jahren geben knapp zwei Drittel (64%) aller Befragten des Verbandes Region Stuttgart an, schon immer in der Region zu wohnen, etwas mehr als ein Drittel (36%) sind zugezogen. Im Kernraum liegt dieses Verhältnis bei 56% (Alteingesessene) zu 44% (Zugezogene). Im erweiterten Kernraum geben 67% an, schon immer in der Region zu leben, im Großraum 66%. Besonders hoch ist der Anteil an Zugezogenen bei den Hochschulabsolventen, 52% und damit mehr als die Hälfte der formal höher Gebildeten ist zugezogen.

Kernraum geben 67% an, schon immer in der Region zu leben, im Großraum 66%. Besonders hoch ist der Anteil an Zugezogenen bei den Hochschulabsolventen, 52% und damit mehr als die Hälfte der formal höher Gebildeten ist zugezogen.



## 2. Lebensqualität in der Region

Die Menschen in der Region Stuttgart fühlen sich wohl. Die hohe Lebensqualität wird, wie schon 2013, von fast jedem Befragten bestätigt. 94% (2013: 96%) sind der Meinung, dass die allgemeine Lebensqualität in der Region sehr gut (41%; 2013: 43%) oder gut (53%; 2013: 53%) ist. Nur 5% (2013:



3%) bezeichnen diese als weniger gut und, wie schon vor fünf Jahren, nur einer von hundert Befragten empfindet die Lebensqualität als gar nicht gut. Dieses sehr positive Urteil zieht sich durch alle Bevölkerungsgruppen.

Dennoch gibt es ein paar Unterschiede, was die Häufigkeit des Labels „sehr gut“ für die Lebensqualität betrifft. Mit steigendem Bildungsabschluss steigt auch die Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen in der Region: Mehr als die Hälfte der Befragten mit Hochschulabschluss (52%) bezeichnen die allgemeine Lebensqualität als „sehr gut“, bei den Befragten mit Hauptschulabschluss teilt ein Drittel diese Einschätzung.

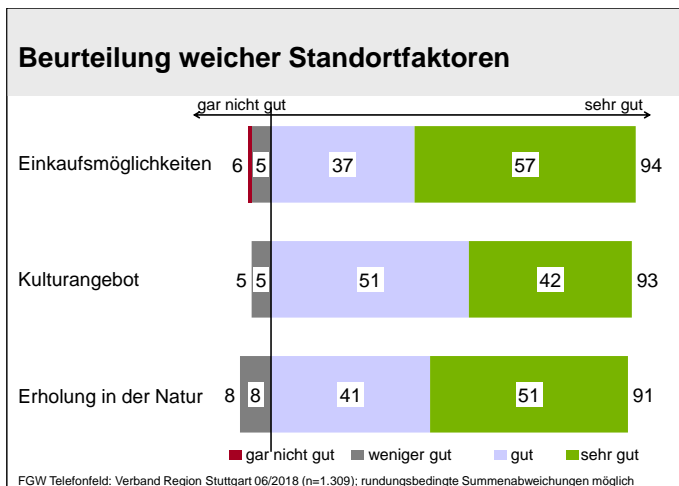
Je stärker die Verbundenheit zur Region, desto häufiger werden die Lebensbedingungen als sehr gut erachtet und auch die Verbundenheit mit der Gemeinde führt eher zu einem sehr positiven Urteil. Dagegen gibt es, genau wie 2013, zwischen den Befragten in Stuttgart und den Städten und Gemeinden außerhalb der Landeshauptstadt, keine Unterschiede in der Bewertung der Lebensqualität.

Alles in allem ist die Mehrheit der Bevölkerung in der Region Stuttgart der Meinung, dass es sich hier sehr gut leben lässt. Erst bei der Differenzierung nach einzelnen Bereichen treten größere Unterschiede zu Tage, die zeigen, an welchen Stellen die Menschen in der Region auch deutliche Kritik üben.

### Beurteilung weicher Standortfaktoren

Die Beurteilung der folgenden weichen Standortfaktoren fällt noch besser aus als die der sich anschließenden wirtschaftlichen und infrastrukturellen Faktoren. Wenn es um Einkaufsmöglichkeiten (94%), das Kulturangebot (93%) und die

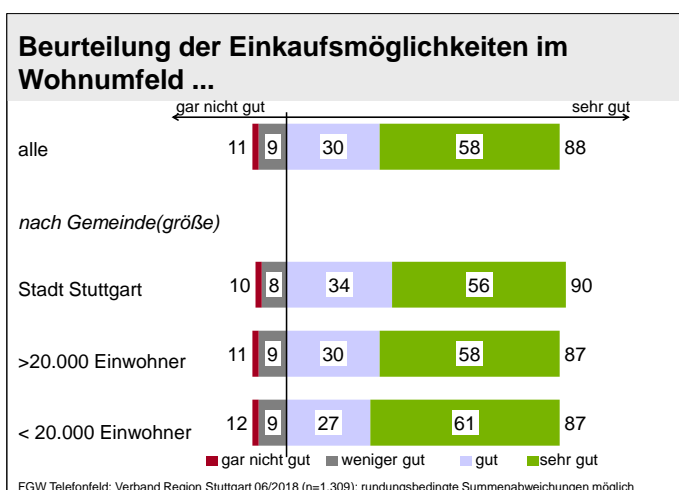
Möglichkeiten der Naherholung (91%) geht, bescheinigen die Befragten der Region eine durchweg hohe Qualität.



Am zufriedensten sind die Menschen in der Region nach wie vor mit den Einkaufsmöglichkeiten: 57% sind damit sehr zufrieden und 37% zufrieden. Innerhalb der Verkehrsraumkategorien werden diese nach wie vor im erweiterten Kernraum (63%) etwas besser bewertet als im Kernraum und im Groß-

raum mit jeweils 54%.

Mit Blick auf die Altersgruppen sind es vor allem die 16- bis 29-Jährigen (68%) und 30- bis 39-Jährigen (70%), die mit den Bedingungen fürs „Shoppens“ besonders zufrieden sind: Je älter die Befragten, desto seltener bewerten sie die Einkaufsmöglichkeiten als sehr gut. Allerdings sind es auch bei den ab 60-Jährigen 45%, die die Möglichkeiten einzukaufen als sehr gut und weitere 47%, die sie als gut bezeichnen.



Auch wenn es speziell um Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs geht, sind die Menschen in der Region nach wie vor sehr zufrieden: 58% (2013: 54%) bezeichnen die Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs in ihrem Wohnumfeld als sehr gut. Für 30% (2013: 35%) sind

sie gut, für 9% (2013: 7%) weniger gut und nur für 2% (2013: 4%) gar nicht gut. Sowohl bei den Bewohnern Stuttgarts als auch bei den Bewohnern von Städten mit weniger als 20.000 Einwohnern, hat der Anteil derjenigen, die ihre Einkaufssituation im Wohnumfeld als sehr gut bezeichnen, deutlich zugenommen. 56% der Stuttgarter, das sind neun Prozentpunkte mehr als 2013, empfinden das Angebot

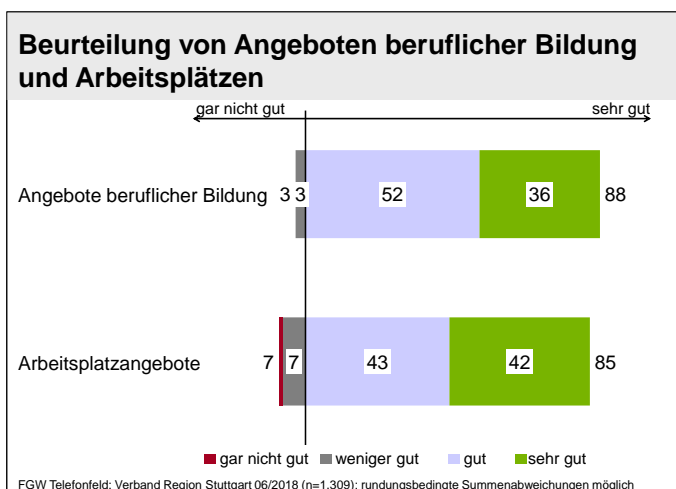
als sehr gut. Bei den Bewohnern der Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern sind dies jetzt 61% (2013: 53%) und bei den Befragten aus Städten mit mindestens 20.000 Einwohnern 58% (2013: 59%).

Das Kulturangebot in Stuttgart und den angrenzenden Landkreisen wird von fast allen Befragten geschätzt. Für 42% (2013: 38%) sind die Angebote im kulturellen Sektor sehr gut, für 51% (2013: 53%) gut. Am zufriedensten sind die Menschen im Kernraum: Für 96% stellt sich das Kulturangebot als sehr gut (54%) oder gut (42%) dar, im erweiterten Kernraum empfinden es 95% als sehr gut (45%) oder gut (50%). Im Großraum wird es auch von 89% positiv bewertet, allerdings nur von etwas mehr als einem Viertel (28%) mit sehr gut, von 60% mit gut. Beim Vergleich der Verkehrsraumkategorien und der Gemeindegrößen lassen sich aber durchaus Differenzen feststellen: In der Landeshauptstadt selbst bewerten 57% das kulturelle Angebot mit sehr gut, in den Städten mit weniger als 20.000 Einwohnern schließen sich lediglich 35% dieser Meinung an.

Umgekehrt ist dies bei der Frage, wie man die Möglichkeiten die Natur zu genießen einschätzt. In der Gesamtheit sprechen 51% von einem sehr guten und 41% von einem guten Angebot. Hier sind es die Menschen im Großraum und in den Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern, die am häufigsten das Prädikat „sehr gut“ vergeben: Im Großraum sind dies 56%, im Kernraum 45%; in den kleineren Gemeinden 57%, in der Stadt Stuttgart 42%. Insgesamt herrscht auch hier eine hohe Zufriedenheit, wenn auch mit kleinen Differenzen in den einzelnen Gruppen.

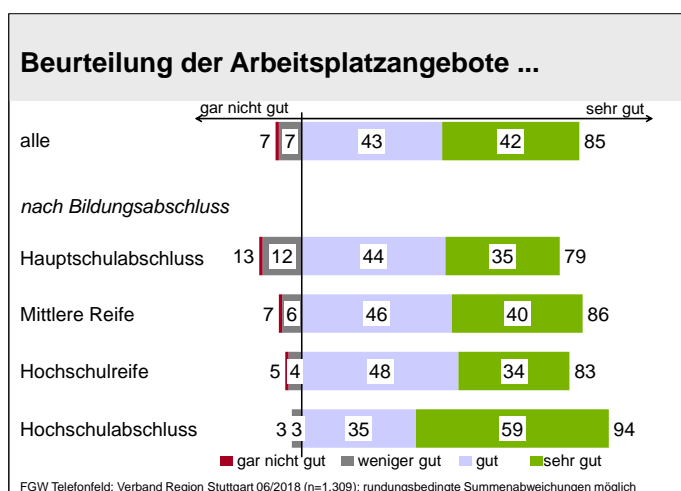
### Beurteilung der beruflichen Bildung und des Jobangebots

Auch die Möglichkeiten sich beruflich zu bilden und das Angebot an Arbeitsplätzen wird in der Region von einer großen Mehrheit mit mindestens gut bewertet. Während es bei der beruflichen Bildung wenig Veränderungen zu 2013 gibt, ist bei der Zufriedenheit mit dem Arbeitsplatzangebot in den letzten fünf Jahren ein leichter Anstieg zu verzeichnen.



Die Angebote zur beruflichen Bildung werden von 88% mit sehr gut (36%) oder gut (52%) bewertet. Je höher der formale Bildungsabschluss, desto häufiger schätzen die Befragten das Angebot als sehr gut ein: 47% der Hochschulabsolventen, 39% der Befragten mit Hochschulreife, 34% mit mittlerer Reife und 26% mit Hauptschulabschluss sind mit den Möglichkeiten der beruflichen Bildung sehr zufrieden.

Das Jobangebot in der Region wird aktuell besser bewertet (85%) als vor fünf Jahren (2013: 78%). Der Anteil der Befragten, die mit den Jobperspektiven sehr zufrieden sind, ist deutlich gestiegen, von 30% 2013 auf 42% 2018.



Auch an dieser Stelle, ist der Blick in die Bildungsgruppen von Bedeutung: Der höchste Anstieg bei der Zufriedenheit ist bei Hauptschulabsolventen zu verzeichnen: 79% sind mit dem Angebot zufrieden – plus 15 Prozentpunkte im Vergleich zu 2013 –, lediglich 13% sind unzufrieden. Der Anstieg der Zufrieden-

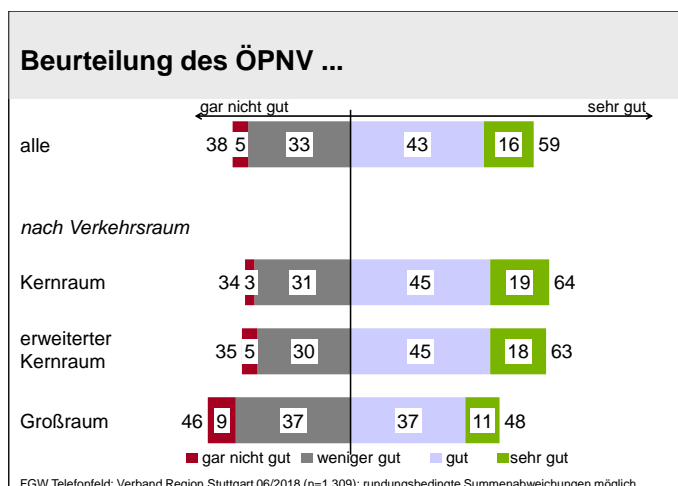
heit innerhalb der anderen Bildungsgruppen fällt wesentlich geringer aus und damit aktuell auch der Unterschied zwischen den Bildungsgruppen. 2013 betrug die Differenz der Zufriedenheit zwischen Befragten mit Hauptschulabschluss und Hochschulabschluss 27 Prozentpunkte, jetzt sind es 13 Prozentpunkte. Je kürzer die Befragten in der Region leben, desto zufriedener sind sie mit den Jobmöglichkeiten.

Mit den verschiedenen infrastrukturellen Bereichen – öffentlicher Personennahverkehr, Straßenverkehrssituation, Wohnungsmarkt – sind die Befragten weniger zufrieden bzw. unzufriedener als 2013.

### Beurteilung der Verkehrsinfrastruktur

59% und damit etwas weniger Befragte als vor fünf Jahren (2013: 67%) geben dem ÖPNV in der Region sehr gute (16%; 2013: 24%) oder gute (43%; 2013: 44%) Noten. 33% sprechen von einem weniger guten Angebot und 5% sind gar nicht zufrieden mit dem regionalen ÖPNV. Wie schon 2013 ist die Zufriedenheit im Großraum deutlich geringer als im Kernraum und im erweiterten Kernraum.

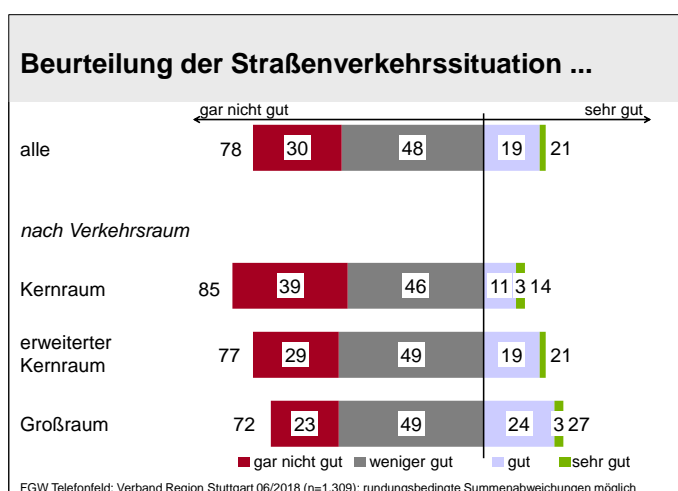
Jeweils knapp zwei Drittel (64%) im Kernraum und im erweiterten Kernraum (63%) sehen den ÖPNV nach wie vor positiv. Im Großraum sind die Befragten mittlerweile gespalten: 48% (2013: 56%) beurteilen das Angebot als (sehr) gut, 46% (2013: 38%) als weniger oder nicht gut. Im Einzelnen bewerten 19%



im Kernraum die Anbindung mit Bus und Bahn als sehr gut, weitere 45% als gut. Im erweiterten Kernraum sprechen 18% von einer sehr guten Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 45% von einer guten. Nur 11% im Großraum sind mit dem Bus- und Bahnnetz sehr zufrieden, zufrieden äußern sich 37%, ebenfalls 37% bezeichnen die Situation als weniger gut und 9% als gar nicht gut. Befragte, die nach eigenen Angaben Busse und Bahnen sehr oft oder oft nutzen, beurteilen das Angebot positiver (sehr gut: 22%; gut: 44%) als Befragte, die es nicht oder nur wenig nutzen (sehr gut: 12%; gut: 42%).

Obwohl bei der Beurteilung des ÖPNV die Zufriedenheit zurückging, überwiegt insgesamt die positive Einschätzung. Bei der Straßenverkehrssituation sieht dies anders aus, sie wird noch kritischer als 2013 beurteilt. Aktuell bewerten weniger als ein Viertel der Bewohner in der Region Stuttgart die Verkehrssituation als sehr gut (2%; 2013: 5%) oder gut (19%; 2013: 32%). 48% (2013: 46%) sprechen dagegen von einer weniger guten und 30% – doppelt so viele Befragte wie 2013 (15%) – von einer gar nicht guten Straßenverkehrssituation innerhalb der Region.

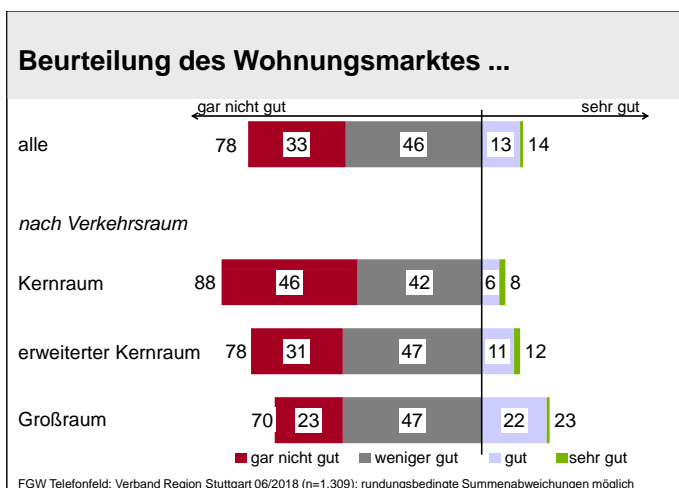
2013 gab es zwischen den Bewohnern der verschiedenen Verkehrsräume kaum Unterschiede in der Beurteilung der Straßenverkehrssituation. 2018 sind die Einwohner im Kernraum deutlich unzufriedener als diejenigen in den anderen beiden Verkehrsräumen. Während die Unzufriedenheit im Kernraum



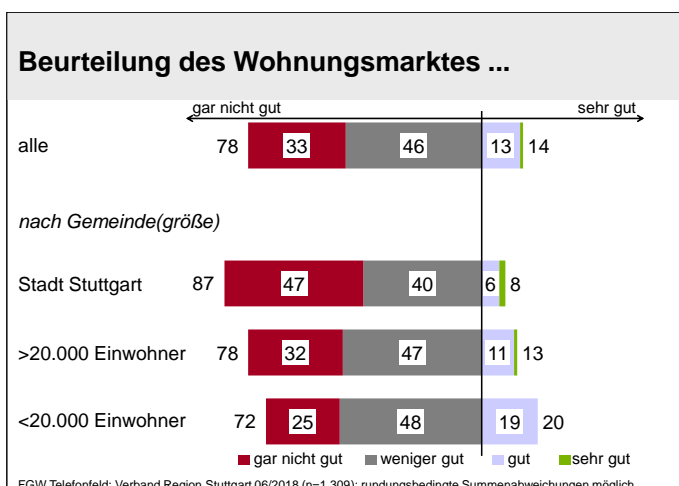
um 20 Prozentpunkte angestiegen ist und im erweiterten Kernraum um 18 Prozentpunkte, stieg sie im Großraum um 12 Prozentpunkte: Damit sehen aktuell 85% (2013: 65%) der Bewohner des Kernraums, 77% (2013: 59%) des erweiterten Kernraums und 72% (2013: 60%) im Großraum bei der Straßenverkehrssituation Handlungsbedarf.

### Beurteilung des Wohnungsmarktes

Deutliche Veränderungen zum Negativen gibt es auch bei der Beurteilung des Wohnungsmarktes in der Region. Hier hat sich die Lage in den letzten fünf Jahren zugespitzt, vor allem der Anteil derjenigen, die die Situation als gar nicht gut bezeichnen, hat sich mehr als verdreifacht. So sprechen jetzt mehr als drei Viertel der Befragten von einem weniger guten (46%; 2013: 43%) oder gar nicht guten (33%; 2013: 10%) Wohnungsmarkt. Als sehr gut wird er nur von 1% (2013: 3%) klassifiziert, als gut von 13% (2013: 28%); 7% (2013: 16%) erlauben sich in diesem Bereich kein Urteil.



Markante Unterschiede treten auch hier nach Verkehrsräumen auf: 23% (2013: 35%) der Befragten aus dem Großraum sind mit der Lage auf dem Wohnungsmarkt zufrieden, im erweiterten Kernraum sind es 12% (2013: 33%), und im Kernraum nur noch 8% (2013: 22%). Die Veränderung ist damit im erweiterten Kernraum am stärksten.



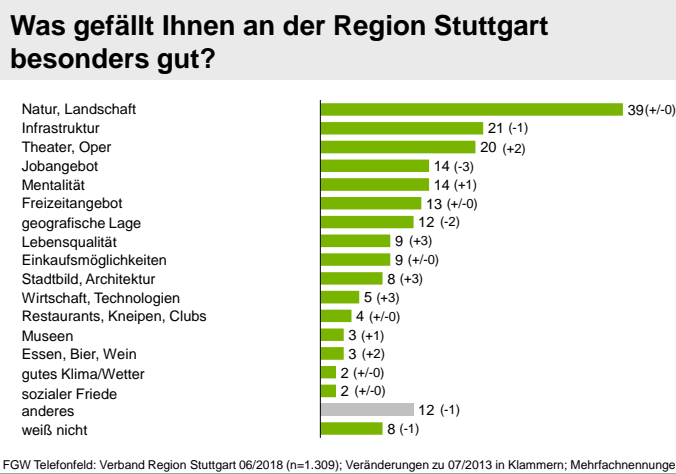
Auch im Vergleich nach Gemeindegrößen gibt es deutliche Differenzen: Nur 8% (2013: 24%) der Stuttgarter sprechen von einer (sehr) guten Situation auf dem Wohnungsmarkt. 13% (2013: 31%) derjenigen, die in einer Stadt oder Gemeinde mit mehr als 20.000 Einwohnern leben

und 20% (2013: 33%) der Befragten aus Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern schließen sich dieser Einschätzung an.

Hochschulabsolventen sind deutlich unzufriedener als Hauptschulabgänger, Rentner sind fast doppelt so häufig zufrieden wie Berufstätige und Befragte mit Wohneigentum äußern sich weniger kritisch als Befragte, die in Miete wohnen.

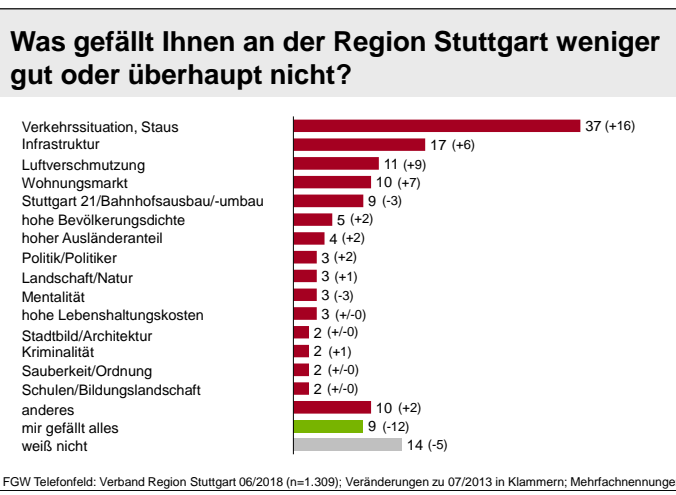
Überdurchschnittlich häufig (21%) wird die Situation auf dem Wohnungsmarkt von den unter 30-Jährigen als (sehr) gut bezeichnet, aber lediglich von 8% der 40- bis 60-Jährigen, bei den ab 60-Jährigen sind das dann wieder 17%.

### 3. Positives und Negatives sowie Probleme in der Region



Bei der offenen Frage was den Befragten in der Region Stuttgart besonders gut gefällt – hier waren bis zu drei Antworten möglich – gibt es keine großen Veränderungen zu 2013. Wie vor fünf Jahren wird der Bereich Natur und Landschaft von 39% als besonders positiv wahrgenommen. Auf den zweiten

Platz kommen wieder Nennungen zur Infrastruktur wie Verkehrsanbindung und ÖPNV, das wird von 21% (2013: 22%) spontan genannt. Für jeden Fünften (2013: 18%) sticht das kulturelle Angebot (z.B. Theater oder Oper) besonders hervor. 14% (2013: 17%) nennen das Angebot an Arbeitsplätzen und ebenfalls 14% (2013: 13%) gefällt die Mentalität in der Region besonders gut. Für 13% (2013: 13%) besticht vor allem das Freizeitangebot, für 12% (2013: 14%) die geographische Lage. Jeweils 9% betonen die Lebensqualität und die Einkaufsmöglichkeiten und 8% (2013: 5%) die Architektur, lediglich 8% können sich zu dieser Frage nicht dezidiert äußern.



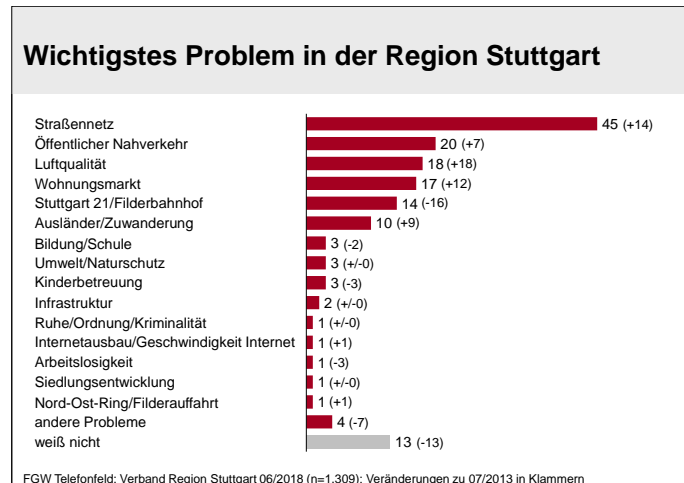
Bei der offenen Frage mit bis zu drei Nennungen, was den Befragten in der Region weniger gut oder überhaupt nicht gefällt, hat sich hingegen in den letzten fünf Jahren einiges verändert. Wie schon 2013 wird die Verkehrssituation inklusive Staus als besonders negativ wahrgenommen, aktuell von 37% (2013:

21%). 17% (2013: 11%) gefällt die Infrastruktur in der Region weniger gut oder überhaupt nicht und 11% (2013: 2%) sehen die Luftverschmutzung als besonderes Manko der Region. Ebenfalls deutlich häufiger als vor fünf Jahren wird die Situation auf dem Wohnungsmarkt kritisiert, jeder Zehnte in der Region stört sich aktuell daran, 2013 waren dies lediglich 3%.



Für 9% (2013: 12%) sticht Stuttgart 21 und der Bahnhofsausbau besonders negativ hervor, für 5% (2013: 3%) die hohe Bevölkerungsdichte und für 4% (2013: 2%) der hohe Ausländeranteil. 9% (2013: 21%) haben an der Region nichts auszusetzen und 14% (2013: 19%) antworten mit „weiß nicht“.

Auch bei der ebenfalls ohne Antwortvorgabe gestellten Frage nach dem wichtigsten Problem in der Region, bei der die Befragten bis zu zwei Themen nennen konnten, spiegeln sich die vorigen Einschätzungen wider. Wie schon 2013 wird das Straßennetz als wichtigstes Problem benannt, auch hier mit

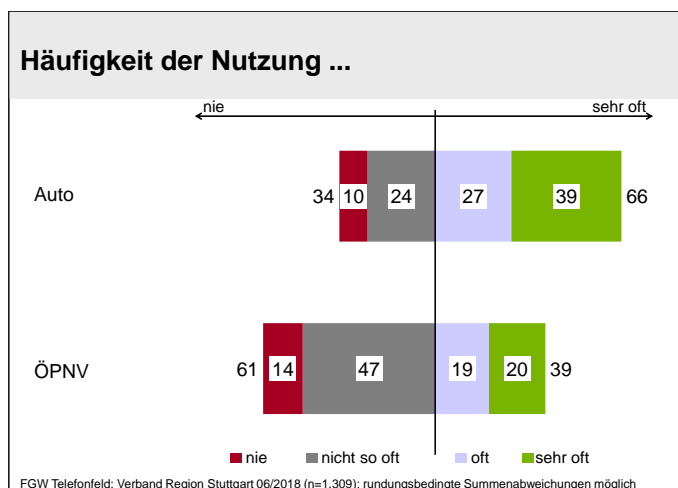


größerer Häufigkeit als vor fünf Jahren (45%; 2013: 31%). Ebenfalls deutlich angestiegen sind die Nennungen auf den Plätzen zwei bis vier. Für 20% (2013: 13%) ist der Öffentliche Nahverkehr das dringlichste Problem, für 18% (2013: 0%) die Luftverschmutzung und für 17% (2013: 5%) der Wohnungsmarkt. 14% (2013: 30%) bezeichnen Stuttgart 21 bzw. den Filderbahnhof als wichtigstes Thema in der Region und 10% (2013: 1%) Ausländer, Zuwanderung und Integration.

Auch wenn die sechs wichtigsten Probleme in den verschiedenen Verkehrsräumen ähnlich gelagert sind, werden sie doch unterschiedlich häufig genannt: Befragte aus dem Kernraum nennen das Straßennetz (56%), den Wohnungsmarkt (24%) und die Luftqualität (23%) häufiger als wichtigstes Problem als Befragte, die im erweiterten Kernraum oder im Großraum wohnen.

## 4. Individualverkehr und Öffentlicher Nahverkehr

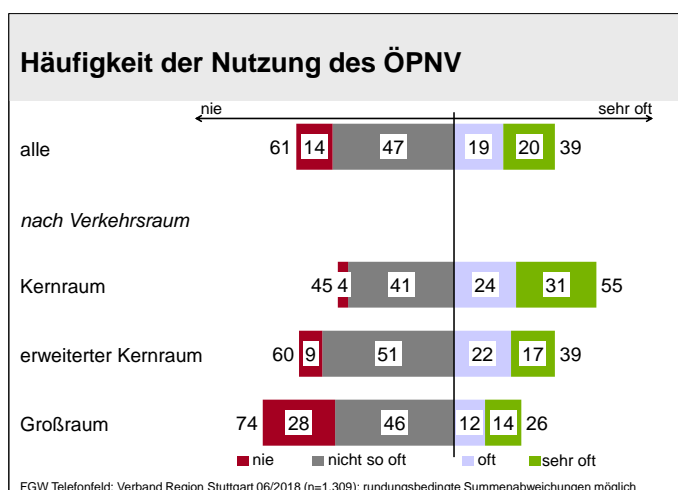
Das Nutzungsverhalten in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel und Automobile hat sich im Vergleich zu 2013 kaum geändert. Nach wie vor geben deutlich mehr Befragte in der Region an, das Auto sehr oft oder oft zu nutzen als Befragte dies bei Bussen und Bahnen tun.



Aktuell nutzen 66% (2013: 62%) häufig das Auto als Verkehrsmittel und 39% (2013: 39%) den ÖPNV. Knapp ein Viertel (24%; 2013: 26%) gibt an, nicht so oft mit dem Auto zu fahren, und jeder Zehnte (2013: 12%) in der Region nutzt nie ein Auto. Dagegen geben knapp die Hälfte der Befragten (47%;

2013: 47%) an, Busse und Bahnen nur in geringem Umfang zu nutzen und 14% (2013: 14%) tun dies nie.

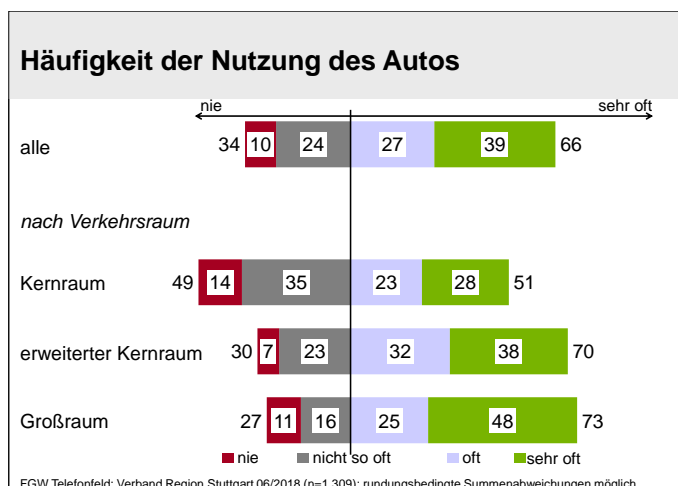
Deutliche Unterschiede gibt es allerdings bei der Wahl der Beförderungsmittel aufgeschlüsselt nach den Verkehrsräumen.



Im Kernraum nutzen mehr als doppelt so viele Befragte wie im Großraum Busse und Bahnen sehr oft. Im Kernraum ist das bei knapp einem Drittel (31%; 2013: 36%) der Fall, im erweiterten Kernraum bei 17% (2013: 18%), aber im Großraum lediglich bei 14% (2013: 14%). Dagegen geben 28% (2013:

22%) der Befragten, die im Großraum wohnen, an, dass sie nie öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Im Kernraum sind dies lediglich 4% (2013: 5%) und im erweiterten Kernraum 9% (2013: 14%).

Umgekehrt verhält es sich mit der Nutzung des Autos: 48% (2013: 42%) der Bewohner des Großraums fahren sehr oft mit dem Auto und 25% (2013: 31%) oft. Im Kernraum sprechen 28% (2013: 22%) von einer sehr häufigen und 23% (2013: 21%) von einer häufigen Nutzung des PKWs. Im erweiterten Kernraum sind 38% (2013: 37%) sehr oft mit dem Auto unterwegs und 32% (2013: 29%) oft. Überdurchschnittlich abgenommen hat allerdings der Anteil der Nie-Nutzer des Autos im Kernraum: Aktuell sprechen 14% und damit sieben Prozentpunkte weniger als vor fünf Jahren davon, nie ein Auto zu nutzen, im erweiterten Kernraum sind dies 7% (2013: 9%) und im Großraum 11% (2013: 8%).

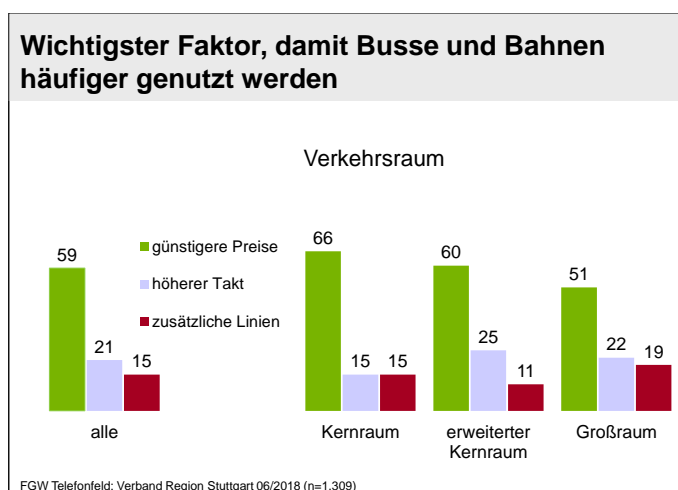


Im Kernraum sind 28% (2013: 22%) von einer sehr häufigen und 23% (2013: 21%) von einer häufigen Nutzung des PKWs. Im erweiterten Kernraum sind 38% (2013: 37%) sehr oft mit dem Auto unterwegs und 32% (2013: 29%) oft. Überdurchschnittlich abgenommen hat allerdings der Anteil der Nie-Nutzer des Autos im Kernraum: Aktuell sprechen 14% und damit sieben Prozentpunkte weniger als vor fünf Jahren davon, nie ein Auto zu nutzen, im erweiterten Kernraum sind dies 7% (2013: 9%) und im Großraum 11% (2013: 8%).

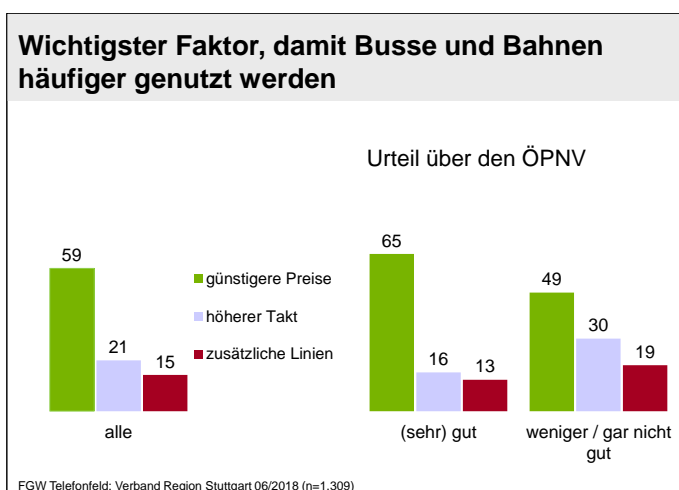
### Wichtigster Faktor für die Nutzung des ÖPNV

Wenn es um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel geht, ist wie schon vor fünf Jahren der Preis das entscheidende Kriterium. Insgesamt gibt es in der Priorisierung von Preis, Taktung und Linienausbau im Vergleich zu 2013 kaum Veränderungen. Aktuell sind 59% (2013: 60%) der Auffassung, Busse und Bahnen werden dann häufiger genutzt, wenn die Fahrpreise günstiger sind. Für 21% (2013: 23%) ist das entscheidende Kriterium für die Nutzung, wie häufig Busse oder Bahnen fahren, und 15% (2013: 10%) sind der Meinung, entscheidend ob der öffentliche Nahverkehr genutzt wird ist die Anzahl der Verbindungen, diese müssen ausgebaut werden.

Auch bei dieser Frage gibt es innerhalb der Verkehrsräume Unterschiede: Im Kernraum sind 66%, das sind fünf Prozentpunkte mehr als 2013, der Meinung, um die Nutzungshäufigkeit zu erhöhen müssen Busse und Bahnen in erster Linie billiger werden. Im erweiterten Kernraum (60%; 2013: 60%; 2013: 60%; 2013: 60%)



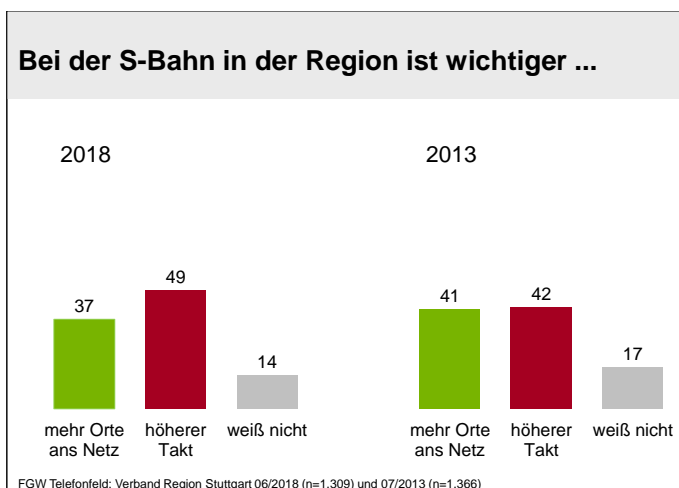
63%) und im Großraum (51%; 2013: 57%) sind weniger Befragte dieser Ansicht und auch jeweils weniger als 2013. Dass eine höhere Taktung ausschlaggebend ist, wie oft der ÖPNV genutzt wird, sagen am häufigsten die Einwohner des erweiterten Kernraums (25%; 2013: 24%), 22% (2013: 23%) aus dem Großraum und 15% (2013: 21%) aus dem Kernraum. Die Notwendigkeit zusätzlicher Bus- und Bahnlinien sehen 19% (2013: 14%) der Befragten aus dem Großraum, 15% (2013: 9%) aus dem Kernraum und 11% (2013: 7%) aus dem erweiterten Kernraum.



Deutliche Unterschiede gibt es bei dieser Frage nach wie vor zwischen Befragten, die den öffentlichen Nahverkehr (sehr) gut bewerten und denen, die ihn als weniger oder überhaupt nicht gut einstufen. 65% derjenigen, die mit dem ÖPNV zufrieden sind, favorisieren den Preis als wichtigste Maß-

nahme, 16% den höheren Takt und 13% die zusätzlichen Linien. Dagegen teilen nur knapp die Hälfte der mit dem ÖPNV unzufriedenen Befragten (49%) das Preisargument, 30% und damit fast doppelt so viele wie bei den ÖPNV-Zufriedenen sind der Meinung, Busse und Bahnen müssen öfter fahren, um häufiger genutzt zu werden, und 19% sehen die Priorität beim Bau zusätzlicher Linien.

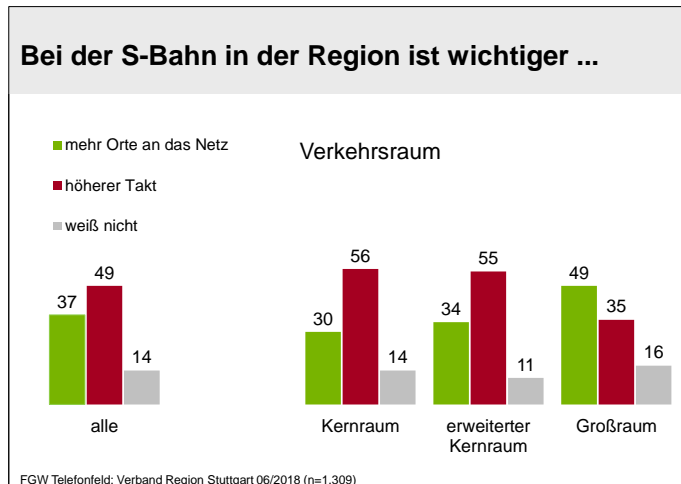
### Schwerpunktsetzung bei den S-Bahnen



Gefragt nach der Schwerpunktsetzung bei den S-Bahnen der Region, gibt es hinsichtlich der Alternativen, mehr Orte an das Netz anzuschließen oder auf den vorhandenen Linien häufiger zu fahren, im Vergleich zu 2013 eine klarere Einschätzung: Aktuell präferieren 37% und damit etwas weniger als

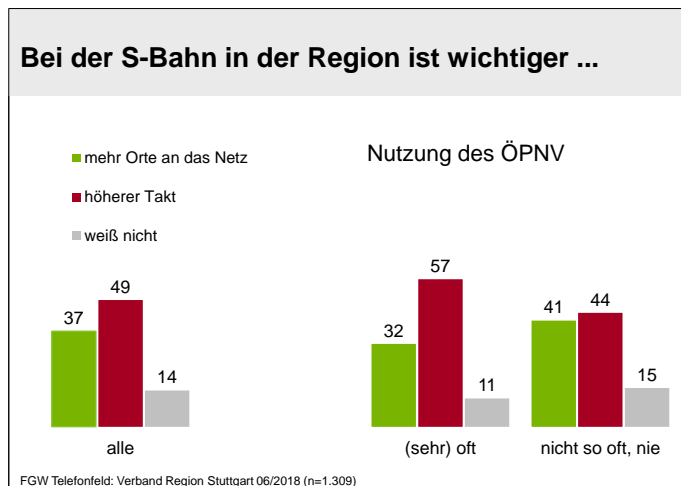
2013 (41%), dass mehr Orte an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Knapp die Hälfte aller Befragten (49%) und damit etwas mehr als vor fünf Jahren (2013: 42%) finden es dagegen wichtiger, dass die vorhandenen S-Bahn-Linien häufiger fahren. 14% (2013: 17%) wollen oder können sich dazu nicht äußern.

Ein anderes Bild als in der Gesamtheit gibt es bei den Bewohnern des Großraums: Hier favorisieren ähnlich wie 2013 49% (2013: 52%) die bessere Anbindung der Orte an das S-Bahn-Netz und eine Minderheit von 35% (2013: 29%) eine bessere Taktung. Dagegen sprechen sich 56% (2013: 49%) der



Bewohner des Kernraumes und 55% (2013: 50%) des erweiterten Kernraums für einen höheren Takt aus, aber lediglich 30% bzw. 34% sehen die Ausweitung des Netzes als Hauptaufgabe an.

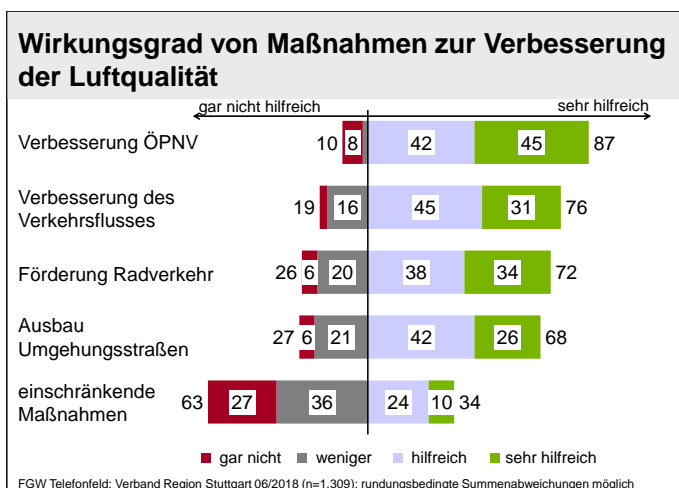
Auch zwischen denjenigen, die oft den ÖPNV nutzen und denen, die dies nicht so oft oder nie tun, gibt es nach wie vor Unterschiede: 57% (2013: 51%) der Befragten, die häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, sind für einen höheren Takt der S-Bahn, 32% (2013: 35%) sprechen sich für eine Anbindung von mehr Orten



an das S-Bahn-Netz aus (weiß nicht: 11%; 2013: 14%). 44% (2013: 36%) der Befragten, die selten oder nie mit Bussen oder Bahnen fahren, sind für häufigere Verbindungen auf den bestehenden Strecken und 41% (2013: 44%) für den Netzausbau. Damit hat sich in dieser Gruppe die Priorität im Vergleich zu 2013 geändert, wenn auch das Bild nicht so eindeutig wie bei den Viel-Fahrern ist.

## 5. Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

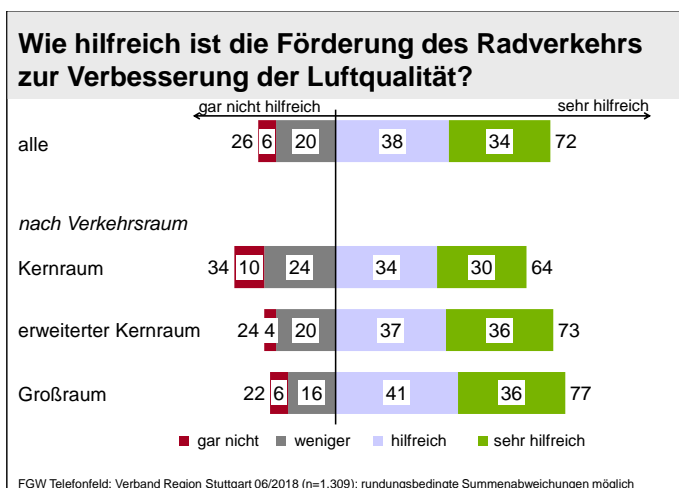
Wenn es um die Luftqualität in der Region Stuttgart und mögliche Maßnahmen zu deren deutlicher Verbesserung geht, schätzen die Befragten einschränkende Maßnahmen wie Fahrverbote mehrheitlich als nicht hilfreich ein, alle anderen Maßnahmen werden als hilfreich bewertet.



Die Verbesserung des ÖPNV wird dabei als am zielführendsten wahrgenommen, 45% sind der Ansicht, dass ein besseres Angebot im Bus- und Bahnbereich sehr hilfreich ist, um die Grenzwerte einzuhalten und dadurch letztlich die Luftqualität deutlich zu verbessern. 42% halten das für hilfreich. Nur jeder

Zehnte ist der Ansicht, dass eine solche Maßnahme weniger (8%) oder überhaupt nichts bringt (2%).

Den Verkehrsfluss zu verbessern, also beispielweise öfter Grüne Welle zu schalten oder die Verkehrsleitsysteme effizienter zu machen, schätzen 31% als sehr und 45% als hilfreich ein, 16% halten diese Maßnahme für weniger hilfreich und 3% sind der Meinung, dass dies keine Verbesserung der Luftqualität zur Folge hat. 81% der Befragten, die das Auto (sehr) oft nutzen, sind der Ansicht, ein verbesserter Verkehrsfluss wird zu besserer Luft führen, bei Befragten, die das Auto nicht so häufig oder nie nutzen, sind es 66%.

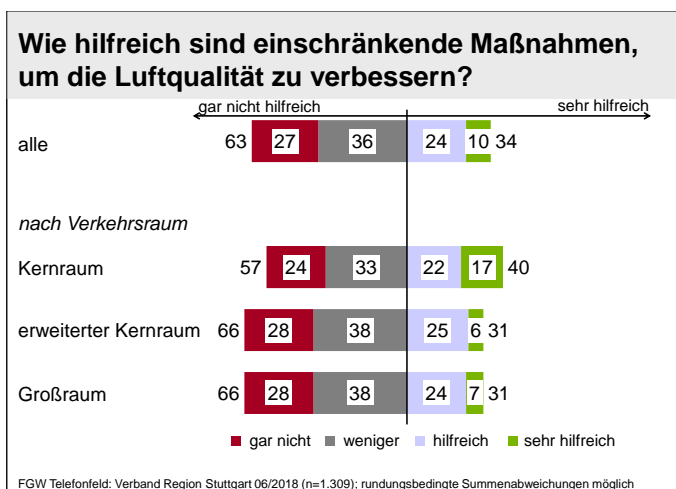


Die Förderung des Radverkehrs halten 34% für sehr hilfreich und 38% für hilfreich, jeder Fünfte geht davon aus, dass eine verbesserte Infrastruktur für Radfahrer zur Luftqualität weniger beitragen wird, und 6% gehen von keinerlei Effekten aus. Von Bewohnern des Großraums wird diese Maßnahme

häufiger als hilfreich angesehen als von den Bewohnern des Kernraums.

Den Bau von Umgehungsstraßen zur Verminderung des Durchgangsverkehrs halten 26% aller Befragten für sehr hilfreich, 42% für hilfreich, 21% für weniger und 6% für nicht hilfreich, um die Grenzwerte einzuhalten. Im Großraum wird diese Maßnahme etwas positiver gesehen als im Kernraum und im erweiterten Kernraum. Bewohner kleinerer Städte mit weniger als 20.000 Einwohnern beurteilen Umgehungsstraßen etwas häufiger als hilfreich als Bewohner der Landeshauptstadt.

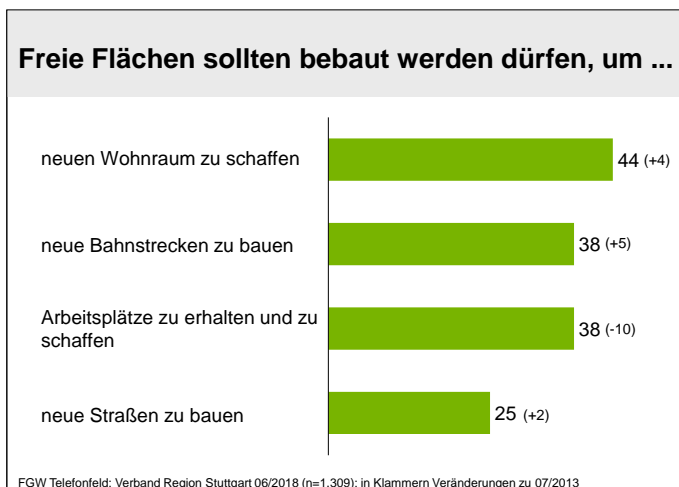
Einschränkende Maßnahmen wie Fahrverbote oder eine Maut wird nur von etwas mehr als einem Drittel als sinnvoll angesehen. Im Detail spricht jeder Zehnte von einer sehr hilfreichen Maßnahme, knapp ein Viertel (24%) fände Verbote hilfreich. Die Mehrheit von 63% hält solche Verbote für nicht



geeignet, um die Luftqualität zu verbessern. Im Kernraum (40%) werden solche Maßnahmen häufiger als wirksam erachtet als in den anderen beiden Verkehrsraumkategorien (jeweils 31%). Befragte, die oft den ÖPNV nutzen, sehen sie häufiger als zielführend an (41%) als Befragte, die selten oder nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren (29%).

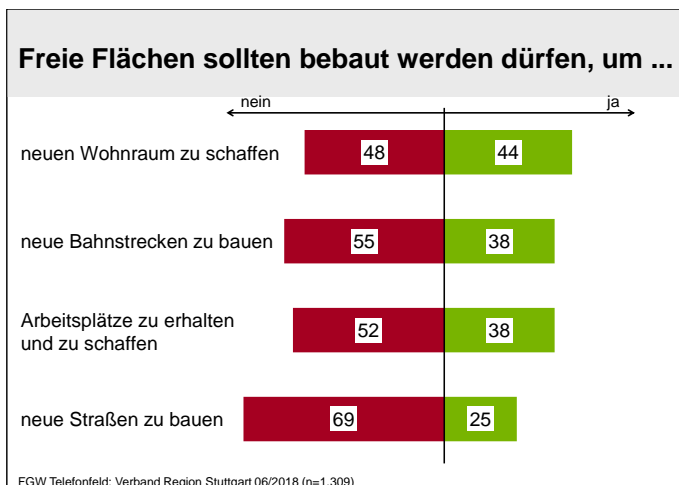
Bei der offenen Frage, mit der Möglichkeit bis zu drei Antworten zu geben, welche Maßnahmen den Befragten neben den bereits genannten noch einfallen, um die Grenzwerte einzuhalten und die Luftqualität zu verbessern, können 30% keine konkrete Antwort geben und sagen „weiß nicht“. Jeweils 13% nennen die kostenlose Benutzung von Bussen und Bahnen und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs allgemein als wirksamste Maßnahme, die Luftqualität zu verbessern. Jeder Zehnte ist der Ansicht, dass E-Mobilität am wirksamsten ist, 9% favorisieren sparsamere Motoren und 7% sprechen sich für Fahrverbote aus.

## 6. Umgang mit Freiflächen und Akzeptanz von Windrädern



Ein viel diskutiertes Thema in dicht besiedelten Regionen wie Stuttgart ist nach wie vor die mögliche Bebauung noch vorhandener Freiflächen. Im Vergleich zu 2013 gibt es bei dieser Frage einige Veränderungen. Waren sich beim Thema Arbeitsplätze die Befragten vor fünf Jahren uneins, ob dafür Freiflä-

chen „geopfert“ werden sollen, spricht sich aktuell nur eine Minderheit von 38% (2013: 48%) dafür aus, freie Flächen zu bebauen, um Arbeitsplätze in der Region zu erhalten oder neue zu schaffen. 52% (2013: 46%) sind dagegen, bisher freie Flächen dafür zu verwenden (weiß nicht: 10%). Im Großraum ist die Ablehnung einer Bebauung für Arbeitsplätze geringer (46%) als im Kernraum (54%) und im erweiterten Kernraum (54%), bei Befragten mit Hauptschulabschluss geringer (48%) als bei Hochschulabsolventen (56%).



48% sprechen sich aktuell – minus sechs Prozentpunkte im Vergleich zu 2013 – dafür aus, freie Flächen auch zu erhalten, wenn es um die Schaffung von Wohnraum geht, 44% (2013: 40%) sind in solchen Fällen für eine Bebauung. Wichtige Einflussfaktoren sind bei dieser Frage das Alter, ob man in

Miete oder Eigentum lebt, aber auch wie lange man schon in der Region wohnt.

50% der unter 40-Jährigen sprechen sich für eine Bebauung zugunsten von Wohnraum aus, aber nur 40% der ab 60-Jährigen. Auch Befragte, die in Miete leben, äußern sich mehrheitlich pro Wohnraum (51%), Befragte in Eigentum dagegen mehrheitlich für den Erhalt der Flächen (52%). Bewohner der Region, die in den letzten 20 Jahren zugezogen sind, sprechen sich ebenfalls mehrheitlich für die Bebauung von Flächen aus, wenn dafür neuer Wohnraum geschaffen

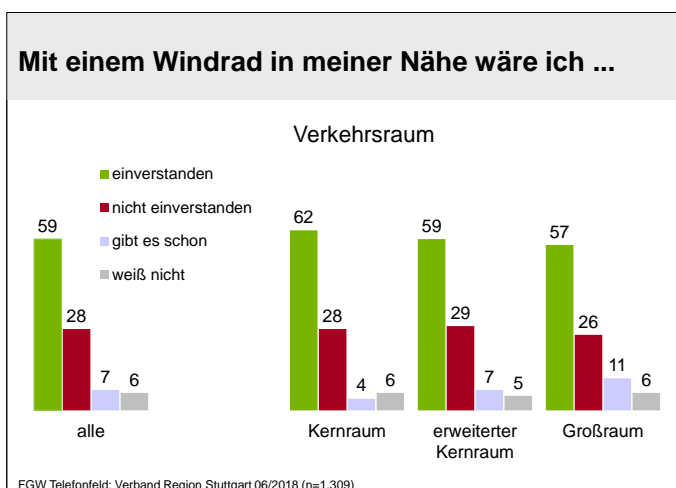


wird. Am stärksten ist die Zustimmung bei denjenigen, die seit elf bis 20 Jahren in der Region wohnen (61%), aber auch diejenigen, die weniger als fünf Jahre (56%) und seit sechs bis zehn Jahren (50%) hier leben, teilen mehrheitlich diese Ansicht.

Besonders deutlich ist die Ablehnung, wenn es um den Bau neuer Straßen (69%; 2013: 71%) geht. Ein Viertel (2013: 23%) wäre bereit, die noch nicht bebauten Flächen der Region für neue Straßen aufzugeben, 38% (2013: 33%) würden dies für neue Bahnstrecken tun. Auch ein Flächenverbrauch zugunsten neuer Bahnstrecken (55%) wird, wenn auch etwas weniger häufig als 2013 (60%), mehrheitlich abgelehnt. Vor die Frage gestellt, ob vorhandene Freiflächen neuen Bahnstrecken oder Straßen weichen sollen, sprechen sich in allen Verkehrsraumkategorien Mehrheiten dagegen aus. Bei dem Bau von Straßen sind es im Großraum allerdings weniger Befragte (63%) als im Kernraum (73%) und im erweiterten Kernraum (70%).

### Akzeptanz eines Windrades in der Nähe

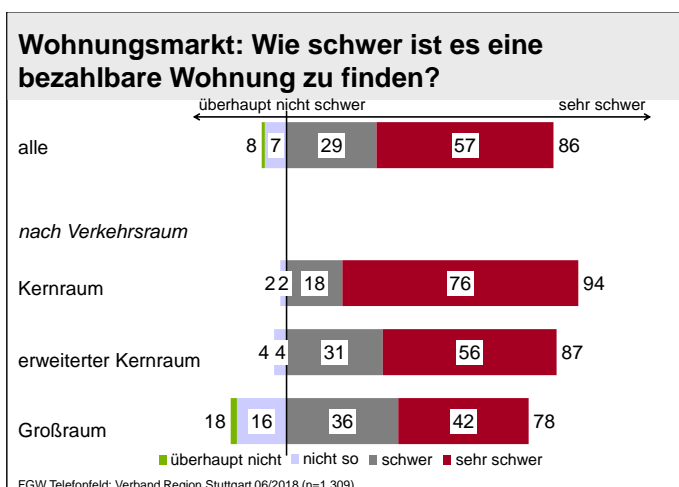
Wenn die Befragten damit konfrontiert werden, dass bei ihnen in der Nähe ein Windrad errichtet werden soll, wäre zwar nach wie vor eine Mehrheit damit einverstanden (59%), im Vergleich zu 2013 ist die Akzeptanz allerdings geschrumpft, damals erklärten sich 68% bereit, dies zu akzeptieren. 28% (2013:



22%) sagen hingegen, sie wären mit einer Anlage in Reichweite nicht einverstanden, 7% (2013: 4%) haben bereits eine Anlage in der Nähe und 6% (2013: 6%) können oder wollen sich dazu nicht äußern. Jüngere Befragte stehen solchen Anlagen aufgeschlossener gegenüber als Ältere: Bei den unter 30-Jährigen geben fast drei Viertel an (72%), Windräder in ihrer Nähe zu akzeptieren, wogegen sich bei den ab 60-Jährigen nur 48% positiv dazu äußern.

## 7. Wohnungsmarkt und Internet

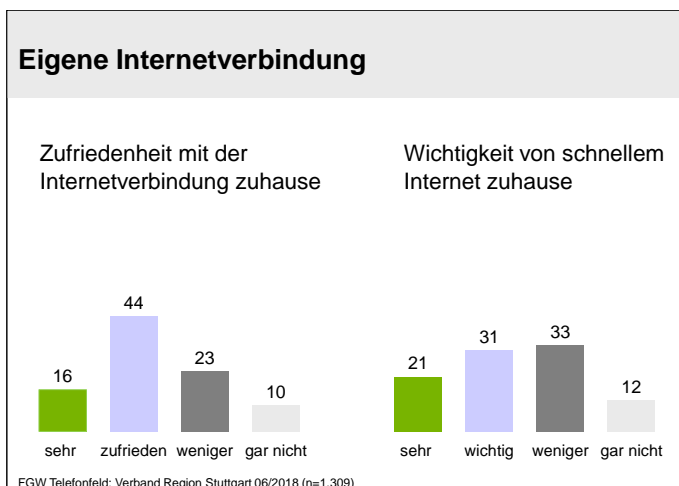
Die Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt allgemein kamen schon im Kapitel 2 (vgl. Seite 12) zur Sprache. Direkt danach gefragt, wie schwer es ist, eine bezahlbare Wohnung im näheren Umfeld zu finden, antworten mehr als die Hälfte aller Befragten (57%) mit „sehr schwer“ und 29% mit „schwer“. Insgesamt lediglich 8% sagen, dies sei nicht so schwer (7%) oder überhaupt kein Problem (1%), 6% können an dieser Stelle keine dezidierte Antwort geben. Auch wenn es in der gesamten Region als schwierig erachtet wird eine kostengünstige Wohnung zu finden, hängt das Urteil im Detail von unterschiedlichen Faktoren ab.



So sprechen 76% der Bewohner des Kernraums von sehr schweren Bedingungen, im erweiterten Kernraum sind dies 56% und im Großraum 42%. Zwei Drittel der Hochschulabsolventen sind der Ansicht, es ist sehr schwer eine passende Wohnung zu finden, bei Befragten mit Hauptschulabschluss

sind es 49%. Befragte zwischen 40 und 60 Jahren (69% bzw. 68%) sind ebenfalls überdurchschnittlich häufig der Ansicht, dass dies ein sehr schwieriges Unterfangen ist.

### Zufriedenheit mit der Geschwindigkeit des Internets zuhause

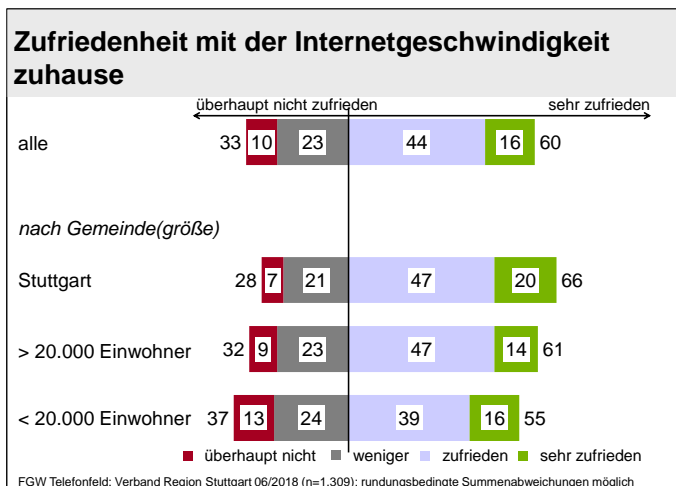


Die Mehrheit der Bewohner (60%) in der Region ist mit der Geschwindigkeit ihrer Internetverbindung zuhause zufrieden: 16% sind sehr zufrieden und 44% zeigen sich zufrieden, knapp ein Viertel (23%) äußert sich weniger zufrieden und jeder Zehnte ist unzufrieden. 6% können dies nicht beurteilen, da

sie zuhause kein Internet haben und 1% sagen „weiß nicht“. Besonders häufig

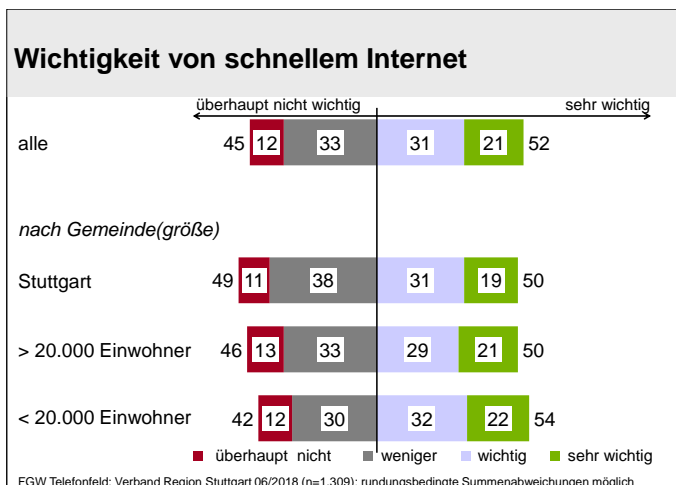
unzufrieden sind die unter 30-Jährigen, von ihnen äußern 44% ihren Unmut über die Internetgeschwindigkeit daheim, auch bei den 50- bis 59-Jährigen sind mit 42% überdurchschnittlich viele Befragte unzufrieden.

Befragte in Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern sind unzufriedener (37%) als solche in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern (32%) und Befragte in Stuttgart (28%). Überdurchschnittlich häufig unzufrieden sind Befragte, denen die Internetgeschwindigkeit (sehr) wichtig ist (53%), dagegen sind mehr als drei Viertel der Befragten, die dies als weniger oder überhaupt nicht wichtig einstufen, zufrieden mit der Geschwindigkeit ihrer eigenen Internetverbindung.



### Wichtigkeit von schnellerem Internet

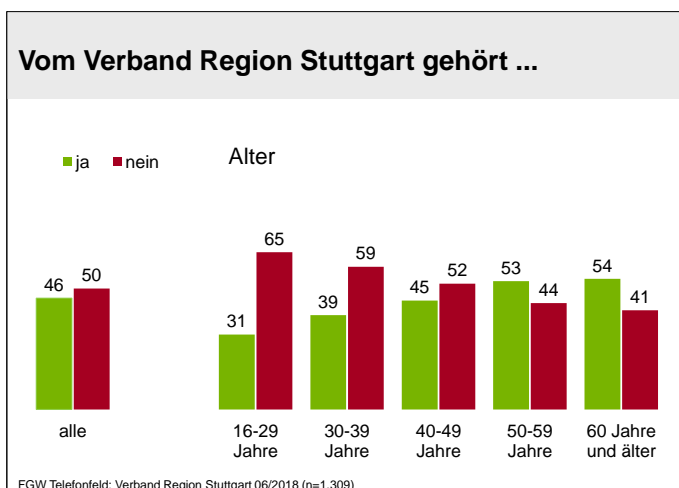
Der Mehrheit der Bewohner in der Region ist es wichtig, in den nächsten Jahren daheim wesentlich schnelleres Internet zu bekommen: 21% sagen „sehr wichtig“ und knapp ein Drittel (31%) „wichtig“. Einem weiteren Drittel ist eine schnellere Internetverbindung weniger wichtig und für 12% ist das



überhaupt nicht wichtig. Auch bei dieser Frage spielt das Alter – anders als die regionale Komponente – eine wesentliche Rolle: Allerdings verläuft die Trennlinie hier eher bei unter und ab 60-Jährigen. In den Altersgruppen unter 60 Jahren ist dies jeweils mehr als der Hälfte aller Befragten wichtig, bei den ab 60-Jährigen nur 37%. Bewohnern der Region, die mit ihrer Internetgeschwindigkeit zuhause zufrieden sind, ist es weniger wichtig, dass diese ausgebaut wird, als denjenigen, die sich unzufrieden äußern.

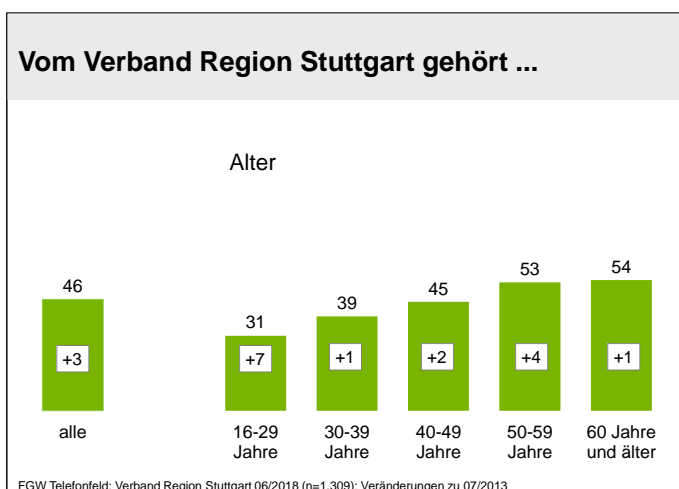
## 8. Der Verband Region Stuttgart

46% und damit ähnliche viele Befragte wie 2013 (43%) haben schon vom Verband Region Stuttgart gehört, 50% (2013: 53%) geben an, dass sie noch nicht vom Verband gehört haben.



Ähnlich wie schon vor fünf Jahren ist die Bekanntheit abhängig vom Alter und vom formalen Bildungsabschluss der Befragten: Der Bekanntheitsgrad steigt mit zunehmendem Alter: 54% (2013: 53%) der ab 60-Jährigen kennen den Verband mindestens vom Hörensagen, bei den 50- bis 59-Jährigen beträgt dieser

Anteil 53% (2013: 49%).



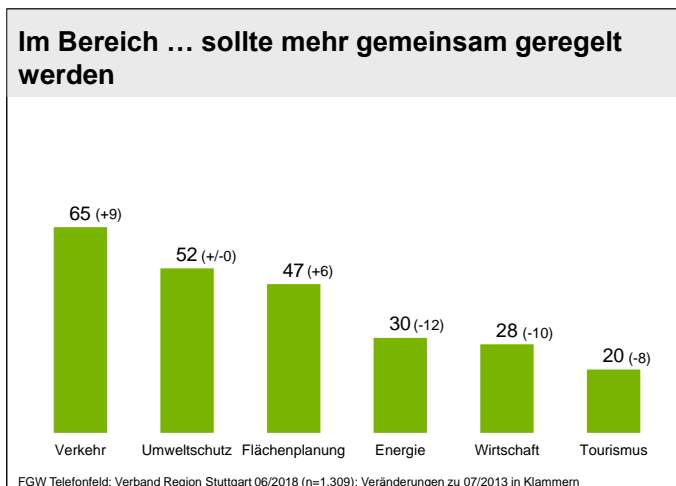
In den jüngeren Altersgruppen überwiegt der Anteil derer, die noch nicht vom Verband Region Stuttgart gehört haben. Am höchsten fällt dieser weiterhin bei unter 30-Jährigen mit 65% (2013: 73%) aus, auch wenn in dieser Gruppe der Bekanntheitsgrad am stärksten zugenommen hat. Mit

Blick auf den formalen Bildungsgrad geben 58% (2013: 51%) der Befragten mit Hochschulabschluss an, vom Verband gehört zu haben, alle anderen Bildungsgruppen kennen ihn mehrheitlich nicht. Je länger die Befragten schon in der Region wohnen, desto häufiger haben sie vom Verband Region Stuttgart gehört.

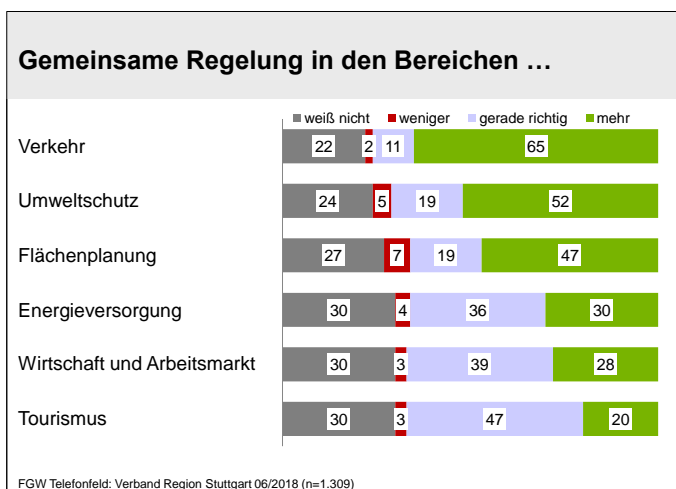
Der Verband Region Stuttgart regelt viele Aufgaben gemeinsam. Bei der Frage, ob der Verband zu viel regelt, können 43% (2013: 35%) kein Urteil abgeben. 4% (2013: 6%) sind der Meinung, es wird zu viel gemeinsam geregelt, 19% (2013: 20%) sind der Ansicht „zu wenig“ und für gut ein Drittel (34%; 2013: 39%) ist dies gerade richtig.

Darüber, ob in einzelnen Teilbereichen mehr gemeinsam geregelt werden soll, gibt es je nach Themengebiet und drückender Problemlage sehr unterschiedliche Meinungen.

Eine deutliche Mehrheit (65%; 2013: 56%) fordert, beim Verkehr müsse mehr gemeinsam auf den Weg gebracht werden, beim Umweltschutz sprechen sich wie schon 2013 52% der Befragten für mehr gemeinsame Regelungen aus. Auch bei der Flächenplanung ist eine relative Mehrheit (47%; 2013: 41%) für eine stärkere Zusammenarbeit im Verband.



So sind bei der Energieversorgung, anders als vor fünf Jahren, 36% (2013: 29%) der Meinung, dass die aktuellen Regelungen in Ordnung sind, beim Tourismus teilen 47% (2013: 43%) diese Ansicht. Deutliche Veränderungen gibt es auch im Bereich Wirtschaft und Arbeitsmarkt, vor fünf Jahren forderten 38% auf diesem Gebiet mehr gemeinsamen Einsatz, aktuell tun dies noch 28% und 39% (2013: 37%) halten die aktuellen Verfahrensweisen für gerade richtig.



So sind bei der Energieversorgung, anders als vor fünf Jahren, 36% (2013: 29%) der Meinung, dass die aktuellen Regelungen in Ordnung sind, beim Tourismus teilen 47% (2013: 43%) diese Ansicht. Deutliche Veränderungen gibt es auch im Bereich Wirtschaft und Arbeitsmarkt, vor fünf Jahren forderten 38% auf diesem Gebiet mehr gemeinsamen Einsatz, aktuell tun dies noch 28% und 39% (2013: 37%) halten die aktuellen Verfahrensweisen für gerade richtig.

## Zusammenfassung

Die Befragten in der Region Stuttgart identifizieren sich mit ihrem Wohnort und der Region, sie schätzen die hohe Lebensqualität. Vor allem die Zufriedenheit mit dem Arbeitsplatzangebot und den weichen Standortfaktoren wie Kultur, Natur und Einkaufsmöglichkeiten sorgen für ein generelles Wohlfühl.

Dennoch sehen die Bewohner auch die Defizite in der Region, die sich in den letzten fünf Jahren deutlich verschärft haben. So wird der Individualverkehr zunehmend als sehr problematisch wahrgenommen. Dazu kommt das Thema Luftverschmutzung, bei dem die Bewohner der Region Handlungsbedarf sehen. Das allerdings weniger in Form von Verboten, sondern mehr mit steuernden Maßnahmen sowie dem Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Dieser wird zwar grundsätzlich eher positiv bewertet, aber nach wie vor deutlich weniger häufig genutzt als das Auto. Nach Meinung der Befragten ist das Preisargument hierbei das Entscheidende. Mit günstigeren Ticketpreisen – wie sie aktuell in fünf Modellstädten Deutschlands überlegt werden – wird demnach auch in der Region die Erwartung eines höheren Fahrgastaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr verbunden.

Nach wie vor ist die Region Autofahrerland, je weiter man sich von Stuttgart als Zentrum entfernt, desto häufiger die Autonutzung und desto geringer die Nutzung des ÖPNV. Da aber viele aus dem Großraum nach Stuttgart einpendeln, entsteht hier der größte Handlungsbedarf. In diesem Bereich ist der ÖPNV schwächer ausgebaut und erfährt auch die meiste Kritik; die Menschen fordern eine bessere Anbindung an den Kernraum. In puncto Verkehr sprechen sich die Befragten auch am stärksten für mehr gemeinsame Regelungen innerhalb des Verbandes aus. Ebenso wird dies beim Umweltschutz und der Flächenplanung mehrheitlich gewünscht. Wenn es um die Bebauung freier Flächen in der Region geht, sind die Befragten zurückhaltend. Egal ob für Arbeitsplätze, Wohnungen, neue Straßen oder Bahntrassen, eine Mehrheit will die Freiflächen erhalten.

Neben der problematischen Verkehrssituation ist der Wohnungsmarkt eine drängende Aufgabe, die es in den nächsten Jahren anzupacken gilt. Hier hat sich die Lage in den letzten fünf Jahren ebenfalls deutlich zugespitzt.

Auch wenn die Bekanntheit des Verbandes Region Stuttgart leicht zugenommen hat, gibt es weiterhin Bedarf in Sachen Imagepflege, vor allem bei jüngeren Menschen und Neubürgern in der Region.

## Methodisch-statistische Anmerkungen

Für die Studie „Verband Region Stuttgart“ hat die Mannheimer Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH vom 18. bis 26. Juni 2018 insgesamt 1.309 zufällig ausgewählte Deutschsprachige ab 16 Jahren im Verband Region Stuttgart (Stadt Stuttgart, Landkreis Böblingen, Landkreis Esslingen, Landkreis Göppingen, Landkreis Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis) telefonisch befragt. Die Interviews wurden von 133 Interviewern durchgeführt. Die Vertrauensbereiche liegen bei einem Anteilswert von 40 Prozent bei rund plus/minus 3,5 Prozentpunkten, bei einem Anteilswert von 10 Prozent bei rund +/- 2 Prozentpunkten. Die Stichprobe wurde aus der Gesamtheit der deutschsprachigen Bevölkerung ab 16 Jahren im Verband Region Stuttgart gezogen, die in Privathaushalten leben und dort über eine Festnetznummer telefonisch erreichbar sind. Für die Stichprobe wurde eine regional geschichtete, zweifach gestufte Zufallsauswahl verwendet. Die Zufallsauswahl erfolgte proportional zur Zahl der Bevölkerung in den regionalen Schichten, dann wurde zufällig eine Person im Haushalt ausgewählt. Die Auswahlgrundlage des FGW-Stichprobensystems umfasst auch nicht ins Telefonbuch eingetragene Haushalte, die prinzipiell über eine Festnetznummer telefonisch erreichbar sind. Basis sind die im Telefonbuch eingetragenen Privatnummern bei denen die letzten drei Ziffern gelöscht und anschließend mit den Zahlen `000` bis `999` aufgefüllt wurden. Dieser Datenbestand wurde durch Hinzuziehung der Informationen der Bundesnetzagentur über die (Teil-)Belegung von Rufnummernblöcken und des Branchenverzeichnisses kritisch geprüft und entsprechend bereinigt.

Die Auswertung der Studie erfolgt gewichtet. Zunächst wurden die designbedingten Unterschiede in den Auswahlwahrscheinlichkeiten korrigiert. In einem zweiten Schritt erfolgte eine Korrektur der Ausfälle durch Anpassung der Strukturen der Stichprobe an die Strukturen der Grundgesamtheit. Die Sollverteilungen für Geschlecht, Alter und Bildung sind dem Mikrozensus entnommen. Die Fallzahl beträgt gewichtet und ungewichtet 1.309 Fälle. Die gewichtete Umfrage ist unter Berücksichtigung der wahrscheinlichkeitstheoretischen Grundlagen von Stichproben repräsentativ für die deutsche Bevölkerung ab 16 Jahren im Verband Region Stuttgart. Für die ebenfalls befragte Gruppe der deutschsprachigen Ausländer gilt eine eingeschränkte Repräsentativität, weil diese Gruppe als Grundgesamtheit nicht klar abgrenzbar ist und es daher für sie in der amtlichen Statistik keine Soll-Werte nach Geschlecht, Alter und Bildung gibt. Den Ausländern wurde daher lediglich das Designgewicht zugewiesen.

## **Kurzportrait FGW Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH**

Die Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH existiert seit 1994. Damals wurde das Telefonstudio der Forschungsgruppe Wahlen e.V. in eine eigenständige Firma ausgegründet. Seither ist die FGW Telefonfeld GmbH als Feldinstitut für alle Umfragen der Forschungsgruppe Wahlen und i p o s zuständig. Daneben entwickelte sich die FGW Telefonfeld GmbH im Laufe der Jahre zu einem Full-Service-Institut für quantitative Umfragen sowohl im Bereich der Sozialforschung als auch der Marktforschung und ist dort für eine Vielzahl von Auftraggebern tätig.

Mehr als 300 sorgfältig geschulte Interviewerinnen und Interviewer arbeiten für die FGW Telefonfeld GmbH. Das moderne Telefonstudio in Mannheim verfügt über 140 computergestützte Telefonarbeitsplätze (CATI). Bei den telefonischen Umfragen kommen selbst erstellte, regional geschichtete Stichproben zum Einsatz, die die gleichen Qualitätskriterien erfüllen müssen wie die für Hochrechnungen benutzten Stichproben. Sowohl die Auswahl der Haushalte als auch die Auswahl der zu befragenden Personen erfolgt dabei immer streng nach dem Zufallsprinzip, da nur so repräsentative Ergebnisse erzielt werden können.

### **FGW Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH**

68161 Mannheim · N7, 13-15  
Tel. 0621/1233-0 · Fax: 0621/1233-199  
info@forschungsgruppe.de  
www.forschungsgruppe.de

Amtsgericht Mannheim HRB 6318  
Geschäftsführer: Matthias Jung · Andrea Wolf